

Ponente general: D. Aníbal González Riancho.

TEMA II. — Organización de un servicio de construcción de Puertos, destinado principalmente a los puertos chicos.

Ponente general: D. Vicente Maese.

TEMA III. — Modo de conseguir la inalterabilidad del hormigón en el mar.

Ponente general: D. Justo Vilar.

TEMA IV. — Organización administrativa de puertos comerciales.

Ponente general: D. José Delgado Brackembury.

TEMA V. — Organización administrativa de puertos pesqueros.

Ponente general: D. Manuel Espárrago.

También ha participado la Mesa la presentación en plazo próximo de varias comunicaciones que se relacionan a continuación:

1.^a Fuerza de las olas rotas. D. Javier Marquina.

2.^a Diques verticales, sistema de construcción. Don César Conti.

3.^a Diques de escollera, cálculo y construcción. Don Luis Palencia Arín.

4.^a Ferry-boat en el Estrecho de Gibraltar. D. Eduardo de Castro.

5.^a Medios mecánicos para carga y descarga de mercancías a granel. D. José Bravo Suárez.

6.^a Señales Marítimas. D. José Herbella.

7.^a Radiofaros. D. Mauro Serret.

Los asuntos que se han de tratar en esas comunicaciones, son interesantísimos en alto grado para las obras de puertos, y por ello es de esperar que no solamente redacten comunicaciones los compañeros cuyos nombres

figuran más arriba, sino otros muchos que hace bastante tiempo están dedicados a estudiar los problemas que con ellos tienen relación.

También comunica dicha Mesa que habiendo prometido nuestros colegas portugueses acudir al Congreso con varias comunicaciones relativas a puertos, se encargará D. Eduardo de Castro de estudiarlas y proponer, si llega el caso, las conclusiones a que puedan dar lugar por su contenido técnico.

Por último, y también en relación con esta Sección, daremos cuenta a nuestros lectores de que el ingeniero director de las obras del puerto de Cartagena, D. Vicente Maese, ha presentado una comunicación con destino a ella, con el sugestivo tema "La descomposición de la cal del Teil en el puerto de Cartagena".

Todas estas noticias demuestran el interés cada vez más vivo que nuestros compañeros dedican a todo lo que se refiere a su colaboración técnica y científica en las tareas del futuro Congreso.

Nuevos socios protectores.

Como continuación de la lista de socios protectores del Primer Congreso Nacional de Obras Públicas, que venimos publicando en anteriores números, y según nos participa la Secretaría de dicho Congreso, hacemos notar, con verdadera satisfacción, que se ha inscrito como tal la Asociación de Ayudantes de Obras Públicas.

Asimismo nos comunica dicha Secretaría que el número de congresistas inscritos pasa de trescientos.

En números sucesivos continuaremos dando cuenta a nuestros lectores de las nuevas inscripciones.

El valor social de la Ingeniería en España

¿Ocupa en España la Ingeniería el lugar que le corresponde en la escala de los valores sociales?

Una mirada superficial a figuras aisladas, como las de Sagasta y Echegaray, tal vez condujera a contestar afirmativamente; un examen más detenido y general, acaso hiciera variar el sentido de la respuesta.

Reciente está un luctuoso suceso que la Ingeniería toda ha visto con dolor; a mi noticia llegó en un lunes de mayo último, ese día de la semana en el que el descanso dominical lleva a todos los lectores a la misma fuente, para mitigar su sed de noticias; funesta era la de ese día y nos la daba una esquela, que la "Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles" dedicaba a su presidente honorario y fundador, D. José Eugenio Ribera y Dutaste; la Empresa editorial, cumplidora fiel de los deberes de cortesía con sus clientes, le dedicaba unas líneas en nota necrológica; las líneas que por clasificación le correspondían, a razón de *one* líneas por centímetro cuadrado de esquela, según tarifa: tantos centímetros, tantas líneas de necrología.

Por singular contraste, sorprendió mi vista al volver la hoja, una página entera con su correspondiente ilustración gráfica dedicada a la muerte del conserje de una entidad privada; ese homenaje, ya no era protocolar, era espontáneo y merecido tributo que la Empresa creyó debía rendir al celoso guardián de la casa social en que se asienta la entidad que lo perdió.

Lejos de mi ánimo está el pensar que ese homenaje sentido no fuera el que se merecía el celoso conserje; pero no se me podrá negar el derecho a pretender que no quedara por debajo el que esa hoja periódica debió rendir a un ingeniero excelso, que en el último medio siglo dejó en España la huella profunda a que con sentido justo y certera mano hizo referencia en reciente número de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS la bien cortada pluma de su director.

Todavía tuve que agradecer a esa hoja volandera de la Prensa la noticia que me dió, porque de no leerla en ella y recoger sólo las que recibo por conducto del rotativo de mi habitual lectura, a estas fechas desconocería el fatal desenlace que tuvieron los crónicos achaques del ingeniero excelso.

¿No son estas muestras como para mantenerse firme en la rotunda respuesta afirmativa a la pregunta que encabeza estas líneas? Desgraciadamente no son muestras únicas, las hay de todos los tiempos, aun de los anteriores a los del insigne Echegaray; es figura prócer de la Ingeniería en los primeros años del Cuerpo de Caminos, la de D. Lucio del Valle, ingeniero que destacó su figura eminente en múltiples aspectos de su labor profesional; no hay para qué detallarlos aquí; bastará recordar la que desarrolló en las obras de abastecimiento de aguas a Madrid; de tal magnitud y calidad fué esa labor, que la reina Isabel quiso premiarla, y al preguntarle lo que por él podía hacer, contestó aquél gran ingeniero, tan bueno como grande, que sólo deseaba la libertad de los presidiarios que a sus órdenes habían trabajado; a él debe Madrid en gran parte su actual prosperidad. ¿Sabéis cómo ha pagado Madrid su deuda de gratitud al ingeniero insigne? Con un borroso rótulo en un rudimentario callejón perdido en las afueras de Madrid, allá por las lejanías del cerro del Pimiento.

Todavía debe agradecer la Ingeniería ese recuerdo al Ayuntamiento de Madrid si vuelve la vista a otras figuras ingenieriles, que ni siquiera esa mención le han merecido, con ser grande también la deuda de gratitud que con esos ingenieros tiene contraída el Ayuntamiento de Madrid. ¿Dónde y cuándo ha pagado esa deuda Madrid a los ingenieros Rafo y Rivera (D. Juan), que con Lucio del Valle comparten el honor de haber convertido a Madrid en una ciudad moderna?

No es sólo Madrid la que no sabe colocar a la Inge-

niería en el lugar que a ésta se debe en la escala de valores sociales; lo que de esos ingenieros beneméritos se dice, puede decirse de Eduardo Saavedra, aquél varón insigne que no sólo en la Ingeniería, sino en otras disciplinas, como las históricas, dejó recuerdo indeleble y que en las peculiares de su oficio supo, con clarividente mirada, avizorar el porvenir al propugnar para que los rumbos de la mecánica se enfilaran hacia la teoría de la elasticidad.

¿Quién recuerda, fuera de Bilbao, la figura de Evaristo Churrueta, que en las obras marítimas está a la cabeza de Europa? Y volviendo a tiempos más modernos, podría hacerse una experiencia aleccionadora, recogiendo testimonios de un centenar de españoles de cultura media, ajena a la especialidad profesional, y preguntarle si conocían a Zafra; es seguro que el 90 por 100 pensarían que preguntábamos por el nombre de algún acreditado ganadero de reses bravas y que pocos pensarían que aludíamos al ingeniero preclaro que, con su labor científica, ha revolucionado las obras públicas en España.

Y no se piense que esta equivocada catalogación de la Ingeniería dentro de las jerarquías sociales afecta sólo a la especialidad del Cuerpo de Caminos. Asistía en fecha reciente a una conferencia en el Ateneo de Madrid; dedicábase la disertación a evocar la figura involi-

dable de Francisco de Paula Rojas, el gran ingeniero educador de generaciones en la Escuela Politécnica y en la Universidad Central; pues bien, aquella justa evocación no mereció de los ateneístas el interés más nimio y siguieron sus charlas trascendentales sobre si la luz fue creada o increada, en pasillos y salas próximas a la de la conferencia donde se oía la dedicada a aquél precursor de la moderna electricidad industrial, y lo que se dice de Rojas puede ampliarse a Lucas Mallada, el gran geólogo del Cuerpo de Minas, del que ni en su propia tierra se acuerdan, y de tantas otras figuras ingenieriles de análogo fuste.

Se me podrá apuntar como excepción, la de los mentados nombres de Sagasta y Echegaray, y aun podrían añadirse los de Bosch, Amós Salvador, Guadalupe y otros análogos; pero si estos ilustres ingenieros dejaron su nombre en la memoria del pueblo, no lo debieron a la Ingeniería, sino a la política.

La Prensa diaria, ese órgano y guía de la opinión pública, tiene un deber que cumplir, el deber de colocar a la Ingeniería en el lugar que le corresponde en la escala de los valores sociales.

¿Contribuirá a llamar a ese deber de la Prensa diaria el proyectado Congreso de las Obras Públicas?

Érvientemente lo desea,

Pedro MONTANER,
ingeniero de Caminos.

Crónica

Los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante en el año 1935.

Productos del tráfico. — El producto total obtenido en el año 1935 ha sido de 265 578 068 pesetas, con reducción de 14 470 638 pesetas respecto al año 1934.

El servicio de viajeros ha disminuido en volumen, pues se han transportado 856 197 menos que el año 1934. La recaudación ha aumentado en 17 240,46 pesetas por efecto del alza de tarifas. La Compañía atribuye la reducción del número de viajeros a la crisis económica que padecemos, pues la coordinación de transportes por carretera y por ferrocarril alcanzó gran desarrollo en el año 1935, existiendo a cargo de la Compañía 2 356 km. de líneas de transporte por carretera, clase A, y controlada la explotación de las siguientes líneas: Toledo-Aranjuez, Sevilla-Huelva, Madrid-Getafe, Madrid-Toledo, Madrid-Cuenca, Zaragoza-Hijar, Madrid-Don Benito, Madrid-Soria, Arcos-Calatayud, Granollers-Barcelona, Valladolid-Aranda, Ariza-Almazán, Villarrobledo-Albacete, La Robla-Albacete, Albacete-Minas de Hellín, Andújar-Córdoba, Córdoba-Palma del Río, Palma del Río-Sevilla, Carmona-Sevilla, Escacena-Sevilla, Manzanares-Ciudad Real, Puertollano-Ciudad Real, Villanueva de la Serena-Badajoz, Cáceres-Zafra, Mérida-Almendralejo, Villanueva de la Serena-Don Benito y Mérida-Badajoz.

El Decreto de 24 de febrero de 1936 dispone que no se concedan en lo sucesivo a las Compañías de ferrocarriles más líneas de transporte clase A, y ordena la revisión de las concesiones otorgadas.

La Memoria que comentamos, indica las medidas que la Compañía ha empleado y se propone emplear para rescatar tráfico de viajeros y crear nuevo tráfico de esta naturaleza. Detalla los nuevos servicios de automotores rápidos, la creación de despachos auxiliares, la organización de trenes especiales, la reducción de tarifas para viajes de ida y vuelta, la creación de los billetes de "fin de semana" y la de tarjetas de identidad, así como las nuevas características de los billetes kilométricos, en los

que no se exige parentesco entre los titulares de los billetes colectivos y se consiente la prórroga de los cupones no utilizados en el plazo, mediante un módico suplemento.

Los transportes en gran velocidad han sufrido descenso de casi el 10 por 100 respecto a los efectuados en 1934.

Respecto a pequeña velocidad, los transportes han disminuido en 814 100 toneladas, pudiendo decirse que hay baja en casi todas las mercancías; el producto obtenido es menor en 13 855 505 pesetas al de 1934.

Los gastos de explotación han disminuido el año 1935 en 7 311 794 pesetas respecto al año anterior. Entre todas las economías merece citarse que se han economizado más de dos millones y medio en lo referente a faltas, averías y retrasos de mercancías.

El pantano de González Lacasa.

Accediendo a la solicitud de la Cámara de Industria y Comercio de Logroño, a la que se unieron numerosos organismos y particulares y que también apoyamos desde nuestras columnas, la Superioridad ha resuelto que se dé el nombre de González Lacasa al pantano que se conocía anteriormente como de Ortigosa de Cameros.

Todos los compañeros sentirán la íntima satisfacción de que se perpetúe el nombre de tan distinguido ingeniero, y por nuestra parte hacemos votos por que tengamos que felicitarnos de homenajes análogos.

LIBROS RECIBIDOS

- L. GRIVEAUD: *Traité pratique de construction et aménagement des usines*. Tome premier: Projet et exécution des travaux. Dispositions générales. Installations accessoires et bâtiments annexes. Moyens de manutention. — Un volumen en 8.º, 418 páginas y 468 figuras en el texto. — 1936. París: Librairie Polytechnique Ch. Béranger. Rue des Saints Pères. 15. — Precio: 107,50 francos, incluido correo.